N° 214

SÉNAT

REUNION DE PLEIN DROIT DU PARLEMENT
EN APPLICATION DE L'ARTICLE 16 DE LA CONSTITUTION
ET
2e SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 16 mai 1961.

PROPOSITION DE LOI

tendant à étendre à tous les salariés des entreprises privées, quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail, la **prime** *spéciale* **uniforme** *mensuelle de* **transport** *instituée dans la première zone de la région parisienne par l'arrêté interministériel du 28 septembre 1948,*

PRÉSENTÉE

Par MM. Camille VALLIN, Jean BARDOL, Léon DAVID, Mme Renée DERVAUX, MM. Adolphe DUTOIT, Louis NAMY et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Affaires sociales, sous réserve du droit reconnu au Gouvernement, par l'article 43 de la Constitution, de demander la nomination d'une Commission spéciale.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. Jean Bardol, Georges Cogniot, Léon David, Mme Renée Dervaux, MM. Jacques Duclos, Adolphe Dutoit, Roger Garaudy, Raymond Guyot, Waldeck L'Huillier, Georges Marrane, Louis Namy, Camille Vallin, Mme Jeannette Vermeersch.

(2) *Apparenté :* M. le Général Ernest Petit.

0 NF.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

L'arrêté interministériel du 28 septembre 1948 pris en vertu de l'article II de la loi du 23 décembre 1946 relative aux conventions collectives, a attribué une prime spéciale uniforme mensuelle de transport aux salariés des entreprises et administrations dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne. Un supplément de 8 NF ayant été décidé par le décret n° 60-763 du 3 juillet 1960, le montant de cette prime est de 16 NF depuis le 1er août 1960.

Cette prime, à la charge des employeurs, est loin de compenser les dépenses de transport fort importantes des salariés de la première zone de la région parisienne en raison du coût élevé des transports parisiens (métro-autobus-S. N. C. F.).

Elle ne constitue qu'une atténuation aux frais de transport des travailleurs intéressés.

Pourtant, aussi insuffisante qu'elle soit, cette prime devrait être étendue aux salariés de tous les départements qui subissent, rappelons-le, des abattements de zone sur les salaires et les allocations familiales.

C'est pourquoi, dans les précédentes législatures, les parlementaires communistes avaient déposé plusieurs propositions de loi ou de résolution dans ce sens.

D'une façon générale, les salariés doivent parcourir pour se rendre sur le lieu de travail des distances trop longues pour être accomplies à pied.

Les causes de cet état de fait sont multiples.

En premier lieu, en raison de la concentration capitaliste, des entreprises ont dû cesser ou modifier leur activité. La main-d'œuvre ainsi rendue disponible a été dans l'obligation de rechercher du travail dans d'autres localités.

En second lieu, la mécanisation de l'agriculture, en privant de leur emploi une grande masse d'ouvriers agricoles, conduit ceux-ci à s'embaucher dans des entreprises industrielles parfois très éloignées de leur domicile. De plus, les conditions de travail et de rémunération des ouvriers agricoles ne peuvent que les inciter à quitter les exploitations agricoles pour des entreprises industrielles même si cela doit avoir pour conséquence la fatigue et les inconvénients multiples de déplacements longs et onéreux.

En troisième lieu, le patronat a de plus en plus tendance surtout dans certaines régions, à faire appel à la main-d'œuvre féminine car dans la plupart des cas la rémunération de la femme est toujours inférieure à celle de l'homme pour un même travail.

Comme souvent il ne trouve pas sur place cette main-d'œuvre, il la recrute dans les communes ou départements limitrophes.

En quatrième lieu, la crise aiguë du logement contraint les salariés a effectuer des déplacements longs et coûteux y compris dans la deuxième zone de la région parisienne.

Dans les agglomérations où des efforts ont été entrepris en vue de construire de nouveaux logements, les groupes H. L. M. ou les « grands ensembles » ont été édifiés sur des terrains disponibles en des lieux éloignés des localités industrielles.

Il en résulte un accroissement du parcours que doivent accomplir les salariés pour se rendre sur le lieu de leur travail.

L'extension de la prime de transport à tous les salariés, quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail, est donc entièrement justifiée.

Des dispositions législatives sont nécessaires pour l'application d'une telle mesure puisque la loi n° 50-206 du 11 février 1950 a abrogé la loi du 23 décembre 1946.

C'est l'objet de la présente proposition de loi qui se limite aux seules entreprises privées afin d'éviter qu'elle soit frappée d'irrecevabilité en vertu de l'article 40 de la Constitution.

Nous vous demandons, mesdames et messieurs, de bien vouloir l'adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Les dispositions des arrêtés interministériels des 28 septembre 1948 et 28 janvier 1950 relatives à la prime spéciale uniforme mensuelle de transport allouée aux salariés dont le lieu de travail est situé dans la première zone de la région parisienne, celles du décret n° 60-763 du 30 juillet 1960 relatif à l'institution d'un supplément à la prime de transport sont applicables à tous les salariés des entreprises privées quelle que soit la région où est situé leur lieu de travail.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

Prix : 0,30 NF.